Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3883

28. 02. 96

Entschließungsantrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der Großen Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Peter Harry Carstensen (Nordstrand), Wolfgang Dehnel, weiterer Abgeordnete und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Horst Friedrich, Dr. Klaus Röhl, Lisa Peters, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksachen 13/1842, 13/3370 –

Der Kombinierte Verkehr als Mittel zur Vernetzung der Verkehrsträger

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Straßengüterverkehr hat sich gegenüber 1960 mehr als vervierfacht; nach den dem Bundesverkehrswegeplan zugrundeliegenden Prognosen ist bis zum Jahr 2010 nochmals mit einer Verdoppelung des LKW-Verkehrs zu rechnen.

Mit diesen stark ansteigenden Verkehrsströmen gehen erhebliche Belastungen von Menschen und Umwelt einher: Obwohl der Straßengüterverkehr nur ca. 10 % der gefahrenen Fahrzeugkilometer im Verkehr ausmacht, werden durch ihn schon heute 28 % der CO_2-Emissionen, ein Drittel der Stickoxyd-Emissionen und 70 % der Staub- und Ruß-Emissionen verursacht.

Mit dem Anwachsen des Straßengüterverkehrs geht ein dramatischer Niedergang der Bahn einher. Während der Gütertransportanteil der Bahn 1960 noch fast 40 % ausmachte, betrug er im Jahr 1994 gerade noch 13 % mit stark rückläufiger Tendenz.

Der Kombinierte Verkehr (KV) war bislang einer der wenigen Bereichen der Bahn, in dem es ihr gelang, ein stetig steigendes Aufkommen zu gewinnen. Seit dem Anfang der 90er Jahre steckt auch der KV in einer Krise: Das Aufkommen stagniert trotz des hohen Zuwachses im gesamten Güterverkehr, und im ersten Halbjahr 1995 hat es beim KV im Inland ebenfalls erhebliche Rückgänge gegeben.

Die Gründe für diesen Trend liegen vor allem in der mangelnden Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs im Vergleich zum Straßengüterverkehr sowie in Kapazitätsengpässen bei den Umschlagterminals.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs ist gegenüber dem Straßengüterverkehr stark eingeschränkt, da letzterem – im Vergleich zur Bahn – nur ein geringer Teil seiner ökologischen und sozialen Folgekosten angelastet werden. Diese betrugen nach einem Gutachten des Umwelt- und Prognose-Instituts bereits im Jahr 1989 mehr als 34 Mrd. DM pro Jahr, denen nur 7 Mrd. DM Einnahmen durch Mineralölsteuer und Kfz-Steuer gegenüberstehen.

Zu der mangelnden Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs hat die Bundesregierung durch die Senkung der Kraftfahrzeugsteuer 1994 bei gleichzeitiger Erhebung einer Autobahnbenutzungsbegühr sowie durch die Deregulierung des Straßengüterverkehrs ohne Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger beigetragen: Seit dem 1. Januar 1994 sind die Transportpreise im Straßengüterverkehr um ca. 20 % gefallen.

Diese Rahmenbedingungen haben darüber hinaus zu einer Blockade beim Terminalbau geführt: Seit der Bahnreform ist kein Umschlagterminal mehr gebaut worden, da die Bundesregierung gegenüber der Deutschen Bahn AG bei jedem Terminal auf dem Nachweis der Vollkostendeckung beharrt. Diese ist jedoch bei den niedrigen Preisen im Straßengüterverkehr an vielen geplanten Standorten nicht zu erreichen. So wird der Aus- bzw. Neubau eines umfassenden Terminalnetzes nachhaltig behindert.

Darüber hinaus setzt die Bundesregierung bei der Förderung des Kombinierten Verkehrs einseitig auf den Aus- und Neubau großer Umschlagterminals. Innovative, dezentrale und ohne große Infrastruktur auskommende Technologien wie z. B. Road-Railer, die es auch der Transportwirtschaft ermöglichen, eigene Kombinierte Verkehre zu organisieren, werden nur unzureichend gefördert. Gerade solche Technologien eröffnen jedoch die Möglichkeit, auch an Standorten mit vergleichsweise geringerem Güteraufkommen relevante Mengen für den KV zu gewinnen.

Notwendig ist ein dreistufiges Netz im Kombinierten Verkehr, das

- die 17 größten Wirtschaftszentren durch zielreine Züge analog zum Intercity-Personenverkehr verbindet,
- ca. 80 Standorträume für den KV und
- mehrere Hundert Umschlagpunkte mit Schnellumschlaganlagen vorsieht.

Nur durch die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger im Sinne einer Internalisierung der externen Kosten und durch umfangreiche Fördermaßnahmen zugunsten des Kombinierten Verkehrs ist es möglich, diesen zu einer wirklichen Alternative zum LKW auszubauen und den dramatischen Anstieg des Straßengüterverkehrs zu bremsen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die finanziellen Rahmenbedingungen im Güterverkehr zugunsten der Schiene und des Kombinierten Verkehrs zu verändern, indem schrittweise die externen Kosten allen Verkehrsträgern angelastet werden. Dazu ist der Dieselpreis schrittweise zu erhöhen und eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen. Bei der Gestaltung der Trassenpreise des Schienenfahrwegs ist die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber dem Straßengüterverkehr vorrangig zu berücksichtigen;

2. die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen zugunsten des Kombinierten Verkehrs durch verschärfte Tempolimits, Nachtfahrverbote und erweiterte Wochenendfahrverbote auf der Straße zu ändern. LKW-Transporte im Vor- und Nachlauf des KV sind von Fahrverboten weitestgehend auszunehmen;

3. ein Förderungsprogramm für den Kombinierten Verkehr analog zum PACT-Programm der EU zu beschließen, mit dem Machbarkeitsstudien, Fahrzeuge und Logistik des KV durch Zuschüsse gefördert werden und das insbesondere neuen, innovativen Technologien zugute kommt;

4. den Terminalbau zu beschleunigen durch

   – Prüfung eines sinnvollen Gesamtnetzes von Umschlagterminals für den Kombinierten Verkehr statt Einzelfallprüfung,

   – Verzicht auf eine Vollkostendeckung bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung,

   – die Festlegung einer Mischfinanzierung (Bundesbeteiligung und Beteiligung der DB AG),

   – Öffnung der KV-Förderung auch für private Investoren,

   – Vorlage eines verbindlichen Zeitplans für den Ausbau der Terminals;

5. die Trassennutzungsverordnung schnellstens zu erlassen, um verläßliche Rahmenbedingungen für Dritte beim Zugang zum Eisenbahnnetz zu gewährleisten und damit die eigenständige Organisation Kombinierter Verkehre durch Dritte zu fördern. Die Trassenpreise sind verläßlich und transparent zu gestalten;

6. ein Forschungsprogramm zur Förderung neuer Umschlags-, Informations- und Kommunikationstechnologien im Kombinierten Verkehr einzurichten;

7. sich nachdrücklich für eine EU-weite Harmonisierung der Transporteinheiten (Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger, Logistikboxen) einzusetzen.

Bonn, den 27. Februar 1996

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333